船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　53 件
２	船舶インシデント	計　17 件
	合　　計	70 件

平成２１年７月３１日

運 輸 安 全 委 員 会

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　貨物船清海丸火災
2　貨物船鳳晴丸衝突（岸壁）
3　引船ともえ乗揚

（仙台事務所）

4　旅客船びなす衝突（桟橋）
5　貨物船第八芙蓉丸衝突（岸壁）
6　貨物船第十一にちあす丸漁船弥生丸衝突

（横浜事務所）

7　貨物船第五拾五宝来丸乗揚
8　貨物船第五拾五宝来丸運航阻害
9　貨物船第十一 八幡丸乗揚
10　モーターボートディバ ウイング定置網損傷
11　貨物船智勝丸運航阻害
12　漁船桂丸運航不能（機関損傷）
13　貨物船第五拾五宝来丸乗揚
14　油送船星春丸運航不能（機関損傷）
15　貨物船高洲川丸衝突（岸壁）
16　モーターボート綿津美丸乗揚
17　旅客船第二十五鳥羽丸運航不能（機関損傷）
18　油送船近帥丸運航不能（機関損傷）
19　作業船拓海モーターボート法丸衝突
20　モーターボートエキサイターⅠ座洲
21　ケミカルタンカー雄豊丸引船ちこう引船列衝突

（神戸事務所）

22　水上オートバイもうブイなんて言わせないゼッタイ！水上オートバイクラフト衝突
23　漁船第十八事代丸座洲
24　貨物船喜昇丸乗揚
25　引船第三明祐丸引船列衝突（消波ブロック）
26　貨物船 HOEGH DETROIT 水先船べいぱいろっと５衝突
27　油送船第十二昌和丸座洲
28　油送船第八青鷹乗揚
29　貨物船第二十八中野丸乗揚
30　水先船べいぱいろっと２衝突（防波堤）
31　貨物船第八住力丸乗揚
32　貨物船第四拾八盛栄丸乗揚
33　貨物船第参拾宝来丸乗揚
34　漁船仁洋丸運航阻害
35　貨物船第一いく丸衝突（桟橋）
36　貨物船幸洋丸衝突（灯浮標）
37　貨物船第二 八幡丸乗揚
38　貨物船第十五栄福丸乗揚
39　貨物船第六神通丸乗揚

（広島事務所）

40　押船第二十八栄伸丸被押起重機船第二十八栄伸号損傷（かき養殖施設）
41　貨物船航安丸乗揚
42　遊漁船俊英丸運航不能（機関損傷）
43　貨物船大照丸貨物船安芸嶋衝突
44　貨物船新若豊丸乗揚
45　引船うつみ引船列衝突（岸壁）

※下線付き番号は、インシデント

46　旅客船いそかぜⅡ衝突（護岸）

47　旅客船ひかり運航阻害

48　引船新興丸引船海興丸衝突

49　巡視艇いまかぜ損傷（のり養殖施設）

（門司事務所）

50　漁船海祐丸火災

51　貨物船愛宕丸運航阻害

52　漁船第八十八伊豫丸運航阻害

53　漁船第八十八安栄丸乗揚

54　旅客船フェリーふく彦運航不能（機関損傷）

55　旅客船ヴィーナス２油送船第十八漁連丸衝突

56　貨物船 DUCKY SAPPHIRE 漁船三号旭丸衝突

57　貨物船第一大成丸乗揚

58　貨物船伸和丸漁船第三十五正章丸衝突

59　旅客船あけぼの３乗揚

60　油送船第二天正丸衝突（灯浮標）

（長崎事務所）

61　砂利採取運搬船正輝丸乗揚

62　旅客船マルベージャ３衝突（岸壁）

63　貨物船第十六旭丸座洲

64　貨物船第十八金栄丸乗揚

65　押船第十八こがね丸被押バージ山勝号乗揚

66　引船葉港丸運航不能（機関損傷）

（那覇事務所）

67　引船第１８明祥丸乗揚

68　引船第１８明祥丸衝突（岸壁）

69　漁業取締船はやて乗揚

70　ヨット NICHIKA 乗揚

※下線付き番号は、インシデント

船舶事故等調査報告書

平成21年6月25日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

事故等番号	2008門第77号	
事故等名	旅客船フェリーふく彦運航不能(機関損傷)	
発生年月日時刻	平成20年10月9日13時00分ごろ	
発生場所	山口県下関市彦島迫町地先の関門海峡フェリー岸壁 (概位 北緯33°55.6′ 東経130°54.0′)	
事故等調査の経過	調査の概要:平成21年3月12日門司・地方事故調査官が船舶所有者から修理見積書等を入手、年4月8日、9日整備業者及び機関長から口述聴取 原因関係者からの意見聴取:意見なし	
事実情報 船種・船名・総トン数 船舶番号(IMO 番号) 船舶所有者等	旅客船 フェリーふく彦 680トン 134606 関光汽船株式会社(船舶借入人 関門海峡フェリー株式会社) ディーゼル1基(1,250kW)	
乗組員等に関する情報	機関長 一級海技士(機関)	
負傷者	なし	
損傷	主機遠隔操縦装置の操縦位置切換え弁のパッキン等が劣化	
事故等の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、運航を再開するため、機関長が主機を機関室で始動して遠隔操縦位置を操舵室に切換え、船長がクラッチハンドルを前進位置にしたところ、平成20年10月9日13時00分ごろ、クラッチが前進に入らずに運航不能となった。 本船は、運航を一時中止して整備業者が点検したところ、前記損傷が判明したので応急修理を施して運航を再開した。 損傷部品は後日新替えされた。	
分析	気象・海象の関与 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 判明した事項の解析	なし あり あり 本インシデント発生時、主機操縦位置切換え弁のパッキン等が劣化していたことから、同弁が作動不良を起こしたものと考えられる。 操縦位置切換え弁のパッキン等は、機関取扱説明書で6～8年毎に取り替えるようになっていたものの、平成7年7月の就航以来取り替えられてない可能性があることから、経年使用により劣化したものと考えられる。 主機操縦位置切換え弁の開放整備が適切に行われていなかった可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、主機操縦位置切換え弁のパッキンが劣化して同弁が作動不良となったため、クラッチの遠隔操作が不能となったことにより発生したものと考えられる。	
その他の事項	なし	